

АДМИНИСТРАЦИЯ
СЕЛЕКЦИОННОГО СЕЛЬСОВЕТА
ЛЬГОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

От 01 февраля 2017 г. № 7

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Селекционного сельсовета Льговского района Курской области

В соответствии с Федеральным законом от 29.12.2014года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановлением Правительства РФ от 01.10.2015года №1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной и социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Администрация Селекционного сельсовета Льговского района Курской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Селекционного сельсовета Льговского района Курской области.
2. Настоящее постановление вступает в силу с момента его подписания и подлежит официальному опубликованию на сайте Администрации Селекционного сельсовета.
3. Контроль за исполнением постановления оставляю за собой.

Глава Селекционного сельсовета

П.В.Вертиков

Утверждена
от 01 февраля 2017г. № 7

Программа
комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального
образования « Селекционный сельсовет»
Льговского района Курской области
на 2017-2034 годы

Раздел 1. Паспорт
 программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
 Селекционного сельсовета Льговского района Курской области на 2016-2031
 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Селекционного сельсовета Льговского района Курской области на 2017-2034 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов Генеральный план муниципального образования «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области, утвержден Решением Собрании депутатов Селекционного сельсовета Льговского района Курской области № 42 от 30.12.2014г.
Заказчик Программы	Администрация Селекционного сельсовета Льговского района Курской области
Разработчик Программы	Администрация Селекционного сельсовета Льговского района Курской области
Цель Программы	- обеспечение развития транспортной инфраструктуры, для закрепления населения, повышения уровня его жизни
Задачи Программы	а) повысить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа; б) повысить доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного

	проектирования городского округа; в) повысить эффективность развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос); г) эффективное развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах; д) создание условия для управления транспортным спросом; е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; з) создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Важнейшие целевые показатели Программы	- повышение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов транспортной инфраструктуры; - обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры; - сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры; - повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Сроки и этапы реализации Программы	2017-2034 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов	асфальтирование улиц с грунтовым покрытием с. Фитиж, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков; формирование улично-дорожной сети на территориях новой жилой застройки; приведение в нормативное состояние сельских автомобильных дорог для принятия их в сеть дорог общего пользования;

социальной инфраструктуры	восстановление изношенных верхних слоев дорожных покрытий с обеспечением требуемой ровности и шероховатости на всех асфальтированных улицах населенных пунктах.
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования Программы составит 104,0 млн. рублей, в т.ч.: 2017 год – 16,8 млн. рублей; 2018 год – 17,1 млн. рублей; 2019 год – 55 млн. рублей; 2020 год – 11 млн. рублей; 2016 – 2025 годы – 2,6 млн. рублей; 2025 – 2034 годы – 1,5 млн. рублей Источник финансирования - средства бюджетов всех уровней, инвестиции.

Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации

Площадь Селекционного сельсовета равна 79,3 км², что составляет 7.0% площади Льговского района. Численность населения сельсовета на 01.01.2017г. составила 2540 человек, средняя плотность населения – 32,0 чел./В.км.

В состав Селекционного сельсовета входят 8 населенных пунктов. Административным центром муниципального образования является поселок Селекционный с численностью населения 1036 человек.

Ближайшая железнодорожная станция пассажирского сообщения – ст.Атаково, которая находится на расстоянии 2 км.

Территория и границы Селекционного сельсовета определены Уставом муниципального образования «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области.

2.2. Социально-экономическая характеристика

Расположен в западной части Курской области, в центральной части Льговского района. Граничит с северной стороны с землями Кудинцевского сельсовета, с восточной стороны и южной стороны с Верхнедеревенским сельсоветом, с западной стороны с Густомойским сельсоветом. Утвержден в статусе муниципального образования Законом Курской области № 26-ЗКО от 26.04.2010 г.

Таблица 1

Сведения о населении муниципального образования (по населенным пунктам)

№	Населенный пункт	Удаленность от центра МО, км	Число дворов	Общая численность, чел.
1	Артаково ст	2	13	23
2	Викторовка п	4	13	20
3	Глиница с	5	46	91
4	Кочановка д	3	48	78
5	Новый Мир х	2	37	65
6	Селекционный п.	-	449	1036
7	Фитиж с.	6	208	565
8	Шерекино д.	7	296	662
Итого:			1110	2540

В 2010 году в соответствии с законом Курской области «О преобразовании некоторых муниципальных образований и внесении изменений в отдельные законодательные акты Курской области» Селекционный сельсовет был преобразован путем объединения граничащих между собой муниципальных образований: муниципальное образование «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области и муниципальное образование «Фитижский сельсовет» Льговского района в муниципальное образование «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области.

2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внешние транспортные связи Селекционного сельсовета осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом, обеспечивающим связь поселения с соседними населенными пунктами, с районным и областным административными центрами, общей транспортной сетью страны. Муниципальное образование имеет хорошее транспортно-географическое положение. По территории сельсовета проходит автомобильная дорога регионального значения «Курск-Льгов-Рыльск-граница с Украиной», связывающая сельсовет с районным центром и автотранспортной сетью

Курской области. Также через сельсовет проходит железная дорога «Льгов-Готня».

Связь между населенными пунктами сельсовета осуществляется по дорогам межмуниципального и местного значения. Протяженность межмуниципальных дорог по территории сельсовета составляет 8,2 км, дороги относятся к 4 категории и имеют твердое покрытие.

Таблица 2 - Перечень автомобильных дорог с твердым покрытием, проходящих по территории Селекционного сельсовета

№ п/п	Наименование дороги	Категория	Покрытие	Протяженность – по территории сельсовета, км
Автомобильные дороги регионального значения				
1	Курск-Льгов-Рыльск-граница с Украиной	III	а/бетон	9,5
Автомобильные дороги межмуниципального значения				
2	«Курск - Льгов - Рыльск - граница с Украиной» - Фитиж	IV	а/бетон	6,0
3	«Курск - Льгов - Рыльск - граница с Украиной» - Арсеньевка - Кочановка	IV	а/бетон	2,2
	Итого дорог межмуниципального значения			8,2
	Всего дорог регионального и межмуниципального значения			17,7

Протяженность дорог местного значения составляет 12,5 км, в том числе 11,5 км с твердым покрытием.

Протяженность железной дороги по территории сельсовета составляет 8,5 км, на территории сельсовета расположена железнодорожная станция Артаково.

Общая протяженность автодорог общего пользования на территории Селекционного сельсовета составляет 16,9 км. Асфальтобетонное покрытие имеют все дороги местного и регионального значения. Все дороги местного значения относятся к IV категории.

2.4. Характеристика сети дорог поселения

Улично-дорожная сеть Селекционного сельсовета представляет собой часть территории, ограниченной красными линиями и предназначенной для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Категории улиц и дорог приняты в соответствии с классификацией, приведенной в следующей таблице.

Таблица - Параметры улиц и дорог сельского поселения

№ п/п	Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
1	Поселковая дорога	Связь муниципального образования с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
2	Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2-3	1,5-2,25
3	Улицы в жилой застройке:					
3.1	основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3	2	1,0-1,5
3.2	второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1
3.3	проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75-3,0	1	-
4	Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Главной улицей административного центра сельсовета – п.Селекционный - является улица Центральная протяженностью 1,2 км, являющаяся продолжением автоподъезда к населенному пункту. Прочие улицы определены как улицы в жилой застройке.

Таблица - Характеристика улиц населенных пунктов муниципального образования « Селекционный сельсовет»

№ п/п	Наименование населенного пункта	Протяженность улиц, км	Тип покрытия
1	П.Селекционный	5.0 2.0	асфальт, грунт
2	Д.Шерекино	2.0 2.4 2.7	асфальт, щеб.грунт,
3	С.Фитиж	6.8 0.6	асфальт, грунт
4	С. Глиница	2.9	Грунт
5	Д.Кочановка	0.9 0.16 0.78	асфальт, щеб.грунт

Общая протяженность улиц населенных пунктов муниципального образования равна 26,24км. Основная часть улиц не имеет твердого покрытия (асфальтированные улицы есть только п.Селекционный, с.Фитиж, д.Кочановка, д.Шерекино,) Имеющиеся твердое покрытие требуют реконструкции.

Таким образом, в сельсовете существует проблема низкого уровня благоустройства улично-дорожной сети.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На территории муниципального образования используется 138 единиц автотранспорта, из них

- 140 единиц легковой автотранспорт ;
- 25 единиц грузовой автотранспорт;
- 28 единиц трактора.

Парковок (парковочных мест) на территории поселения не имеется и строительство не планируется.

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности и хозяйствующим субъектам –это ФГУП «Льговская опытно-селекционная станция » и КФХ «Корнев», КФХ Утикаев Р.Б.

Во время сезонных полевых работ движения автотранспорта увеличивается за счет проезда сельскохозяйственной деятельности на 10%.

В праздничные и выходные дни за счет притока иногороднего транспорта движения легкового автотранспорта увеличивается на 10% .

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Автомобильным транспортом осуществляются как пассажирские, так и грузоперевозки.

Перевозка пассажиров внутри сельсовета производит ИП Татаренкова М.В., ИП Копысов

По Селекционному сельсовету проходит пассажирский автобусный маршрут «Курск-Рыльск», «Курск-Теткино», « Курск-Глушково», «Суммы – Белгород», « Курск-Брянск» . Автобусы курсируют семь дней в неделю.

В самих населенных пунктах Селекционного сельсовета пассажирские перевозки не осуществляются.

Индивидуальный автотранспорт представлен личным транспортом населения. Личный транспорт содержится в гаражах, находящихся на территории приусадебных участков. Транспорт юридических лиц хранится на территории предприятий владельцев автотранспорта.

Проектные предложения

На расчетный срок внешние связи сельсовета будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.

Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса муниципального образования « Селекционный сельсовет» включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и изменение маршрутов автобусного сообщения.

На первую очередь (до 2020 г.) строительства предлагается: нанесение дорожной разметки, устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках;

замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;

реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований Федерального закона от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» о приведении дорог в нормативное состояние и передаче их на обслуживание органам местного самоуправления муниципального образования. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории муниципального образования имеются тротуары в п.Селекционном по ул.Орлова протяженностью 0,7км, по ул.Школьная протяженностью 0,5км .

Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории муниципального образования имеется один пешеходный переход в селе Беяево перед здание школы, который оборудован дорожным знаком.

Специально отведенных велосипедных дорожек нет. Движение велосипедного транспорта производится по проезжей части.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств;

Грузовые транспортные средства принадлежат как физическим лицам, так и юридическим. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальные службы сельского поселения своих транспортные средства не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения;

Обстановка с аварийностью на территории Селекционного сельсовета остается сложной. Общее количество ДТП на территории поселения - 3. Число погибших в аварии людей -3. Число получивших ранения – 0.

ДТП с недостатками в транспортно-эксплуатационном состоянии улиц, дорог, а также расположенных на них инженерных сооружений и технических средств организации дорожного движения, не зарегистрированы.

2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения;

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ в поселении

обусловлено возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

По результатам исследований атмосферного воздуха в Селекционном сельсовете, превышений гигиенических нормативов ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения;

На первую очередь существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельсовета предлагается:

нанесение дорожной разметки, устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках;

замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;

реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.

Для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

Генеральный план муниципального образования «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области, утвержден Решением

Собрания депутатов Селекционного сельсовета Льговского района Курской области № 42 от 30.12.2014г.;

Правила землепользования и застройки территории Селекционного сельсовета Льговского района Курской области утверждены Решением Собрания депутатов Селекционного сельсовета № 08 от 25.03.2015г.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Селекционный сельсовет» Льговского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно правовую базу.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий.

На ремонт и строительство дорог было выделено из бюджетов всех уровней:

в 2011 году- 500 тыс.руб. на благоустройство площадки в районе братской могилы;

в 2012 году- на ремонт автодороги в.п.Селекционный ул. Советская выделено 1686 тыс.руб. ул.Гагарина - 309 тыс. руб;

в 2013 году на строительство автодороги в д.Кочановка - 3998 тыс.руб.

Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Анализ численности населения выполнен по материалам статистической отчетности, предоставленным заказчиком и территориальным органом федеральной службы государственной статистики по Курской области.

Численность населения муниципального образования «Селекционный сельсовет» по состоянию на 1 января 2012 г. составила 2760 человек, в том числе в

поселке Селекционный 1156 человек. Средний состав семьи в сельсовете составляет 2,1 человека.

Таблица 3 Динамика численности населения сельсовета в разрезе населенных пунктов

№	Наименование	Численность населения в 1989 г.		Численность населения в 2002 г.		Численность населения на 01.01.2012 г.	
		чел.	% к общей численности	чел.	% к общей численности	чел.	% к общей численности
1	п.Селекционный	1252	34,2%	1173	37,8%	1156	41,9%
2	д.Шерекино	942	25,7%	824	26,6%	668	24,2%
3	с.Фитиж	915	25,0%	686	22,1%	596	21,6%
4	с.Глиница	185	5,0%	127	4,1%	104	3,8%
5	д.Кочановка	187	5,1%	134	4,3%	103	3,7%
6	х.Новый Мир	116	3,2%	99	3,2%	76	2,8%
7	п.ст.Артаково	36	1,0%	31	1,0%	29	1,1%
8	п.Викторовка	33	0,9%	26	0,8%	28	1,0%
	ИТОГО	3666	100,0%	3100	100,0%	2760	100,0%

За период с 1989 по 2012 год динамика численности населения сельсовета была отрицательной. Общая убыль населения складывалась из естественной убыли (превышения числа умерших над числом родившихся) и миграционного сальдо. Всего за исследуемый период население сократилось на 906 человека или 24,7%. Среднегодовая убыль населения составила 39 чел./год, или 1% в год.

Анализ населения сельсовета по возрастному признаку показывает, что за анализируемый период в возрастной структуре населения происходит рост группы населения старше трудоспособного возраста, т.е. идет процесс «старения населения». Этот процесс обусловлен следующими факторами - снижение рождаемости и миграция репродуктивной части населения из сельсовета в районный и областные центры.

Таблица 4 –Возрастная структура населения Кудинцевского сельсовета в разрезе населенных пунктов

№	Наименование	Численность населения						
		Всего	моложе трудоспособного возраста		в трудоспособном возрасте		старше трудоспособного возраста	
			чел.	%	чел.	%	чел.	%
1	п.Селекционный	1156	201	17,39%	562	48,62%	393	34,00%
2	д.Шерекино	668	116	17,37%	321	48,05%	231	34,58%
3	с.Фитиж	596	94	15,77%	262	43,96%	240	40,27%
4	с.Глиница	104	10	9,62%	45	43,27%	49	47,12%
5	д.Кочановка	103	8	7,77%	54	52,43%	41	39,81%
6	х.Новый Мир	76	11	14,47%	29	38,16%	36	47,37%
7	п.ст.Артаково	29	8	27,59%	7	24,14%	14	48,28%
8	п.Викторовка	28	4	14,29%	23	82,14%	1	3,57%
	ИТОГО	2760	452	16,38%	1303	47,21%	1005	36,41%

На сегодняшний день структура населения Селекционного сельсовета по возрастному признаку выглядит следующим образом: доля населения моложе трудоспособного возраста составляет 16,38%; доля населения в трудоспособном возрасте составляет 47,21%; доля населения старше трудоспособного возраста составляет 36,41%.

В сравнении с возрастной структурой населения Льговского района и Курской области в структуре населения Селекционного сельсовета по возрастному признаку мы видим негативные тенденции, связанные с ростом доли населения старше трудоспособного возраста и снижение доли населения в трудоспособном возрасте.

Так доля населения сельсовета старше трудоспособного возраста превышает аналогичный показатель по району на 3,03%, по области на 10,82%. В тоже время доля населения сельсовета в трудоспособном возрасте ниже соответствующего показателя районного значения на 5,39% и областного – 12,39%. Определенные перспективы вселяет значение доли населения моложе трудоспособного возраста. Данный показатель превышает районное значение на 2,36% и областной на 1,57%.

Таблица 5- Сравнительный анализ возрастной структуры Селекционного сельсовета

№	Наименование	Численность населения						
		Всего	моложе трудоспособного возраста		в трудоспособном возрасте		старше трудоспособного возраста	
			чел.	%	чел.	%	чел.	%
1.	Курская область	1 119 262	165 700	14,80%	667 100	59,60%	286 462	25,59%
2.	Льговский район	13379	1875	14,01%	7038	52,60%	4466	33,38%
3.	Селекционный сельсовет	1061	452	16,38%	1303	47,21%	1005	36,41%

Прогноз численности населения

Анализ современной ситуации выявил основные направления демографических процессов в Селекционном сельсовете:

- снижение численности населения за счет естественного прироста;
- высокая доля населения старше трудового возраста;
- тенденция к незначительному «омоложению населения», рост доли населения ниже трудоспособного возраста.

Выявленные тенденции в демографическом движении численности населения Селекционного сельсовета позволяют сделать прогноз изменения численности на перспективу.

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2034 г.) требует построения двух вариантов прогноза - «инерционного» и «инновационного». Они необходимы в условиях поливариантности дальнейшего социально-экономического развития территории. Расчетная численность населения и половозрастной состав населения были определены на две даты: 2019 год (первая очередь генерального плана) и 2034 год (расчетный срок).

«Инерционный» сценарий прогноза предполагает сохранение сложившихся условий смертности, рождаемости и миграции.

«Инновационный» сценарий основан на росте численности населения за счет повышения уровня рождаемости, снижения смертности, миграционного притока населения.

Ориентировочный прогноз численности населения выполнен на основании анализа сложившейся социально-экономической и демографической ситуации, а также с учетом основных тенденций перспективного расчета численности населения Российской Федерации до 2034 года.

Численность населения рассчитывается согласно существующей методике по формуле:

$$N_o = N_c (1 + (P+M)/100)T,$$

где, N_o – ожидаемая численность населения на расчетный год,

N_c – существующая численность населения,

P – среднегодовой естественный прирост,

M – среднегодовая миграция,

T – число лет расчетного срока.

Далее приведен расчет инерционного и инновационного прогноза численности населения.

Таблица 6 – Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инерционный сценарий развития)

№ п/п	Показатели	Значение
-------	------------	----------

№ п/п	Показатели	Значение
1	Численность населения на момент проектирования, чел	2760
2	Среднегодовой естественный прирост населения, %	-0,5
3	Среднегодовая миграция, %	-0,5
4	Срок первой очереди, лет	5
5	Расчетный срок, лет	20
6	Ожидаемая численность населения в 2019 году, чел	2625
7	Ожидаемая численность населения в 2034 году, чел.	2257

Инерционный сценарий прогноза показывает, что в соответствии с современными тенденциями численность населения сельсовета продолжит снижаться. За следующие 5 лет снижение численности населения сельсовета составит 4,5%, а число жителей снизится до 2625 человек. К 2034 году снижение численности населения сельсовета к уровню 2012 составит 18,2%, а численность сельсовета снизится до 2257 человек.

Таблица 7 – Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инновационный сценарий развития)

№ п/п	Показатели	Значение
1	Численность населения на момент проектирования, чел	2760
2	Среднегодовой естественный прирост населения, %	0,2
3	Среднегодовая миграция, %	-0,1
4	Срок первой очереди, лет	5
5	Расчетный срок, лет	20
6	Ожидаемая численность населения в 2019 году, чел	2774
7	Ожидаемая численность населения в 2034 году, чел.	2816

Расчет численности населения по инновационному сценарию развития выполнен с ориентацией на стабилизацию в ближайшие годы социально-экономической ситуации в стране (и соответственно в регионе) и постепенный выход из кризисного состояния. Соответственно прогнозируется повышение среднегодового естественного прироста населения до 0,2 % и среднегодового миграционного оттока до -0,1%.

В итоге численность населения Селекционного сельсовета при инновационном сценарии будет снижаться более низкими темпами. Так прогнозируемая численность населения Селекционного сельсовета к 2019 году составит 2774 человека, а к 2034 году численности населения может снизиться до 2816 человек.

Для дальнейших расчетов в генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию.

Для развития инновационного сценария развития территории необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях.

Если меры по демографической политике относятся в первую очередь к компетенции федеральных и региональных органов, то миграционная политика напрямую зависит и от районных и местных властей. Для Селекционного сельсовета важнейшим мероприятием является удержание трудоспособного и молодого населения на своей территории, а для этого необходимо: создание новых оплачиваемых рабочих мест, а также привлечение мигрантов, иначе реализация инновационного сценария будет не возможна.

Перспективы демографического развития будут определяться:

- улучшением жилищных условий;
- обеспечения занятости населения;
- улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры;
- совершенствованием социальной и культурно-бытовой инфраструктуры;
- созданием более комфортной и экологически чистой среды;
- созданием механизма социальной защищенности населения и поддержки

молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения, особенно детской и лиц в трудоспособном возрасте.

Для решения проблем сложившегося демографического развития сельсовета необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях.

Перспективы демографического развития Селекционного сельсовета будут определяться:

- возможностью привлечения и закрепления молодых кадров, созданием новых высокооплачиваемых рабочих мест;
- созданием механизма социальной защищенности населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения, особенно детской и лиц в трудоспособном возрасте;
- улучшением жилищных условий;
- совершенствованием социальной и культурно-бытовой инфраструктуры;
- созданием более комфортной и экологически чистой среды;
- улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры.

В период с 2016 по 2020 годы в населенных пунктах муниципального образования прогнозируется снижение численности населения. В этот период планируется построить и ввести в эксплуатацию дополнительно 2000 кв. метров жилья. Застройка планируется в форме индивидуальных жилых домов.

В результате ввода нового жилья данный показатель в 2022 году составит 22 кв. м на 1 человека.

Естественная убыль жилфонда за период 2016-2022 годы прогнозируется в размере 1-2 % в год.

3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения

На период 2016-2031 годов прогнозируется уменьшение числа жителей, но увеличение уровня автомобилизации населения и притока автомобильного транспорта в весеннее летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте и увеличению интенсивности движения на дорогах, поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров видами транспорта, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние связи поселения будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.

Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и тротуаров.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и тротуаров.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На сегодняшний день уровень автомобилизации населения достаточно высок. Учитывая рост притока автомобильного транспорта в весеннее- летний период, общее число автомобилей также увеличиться

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Увеличение дорожно-транспортных происшествий связано с увеличением парка автотранспортных средств на территории муниципального образования, неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения, неуклонным ростом автомобилизации, ростом количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей со стажем управления транспортным средством менее 3-х лет.

Сокращение количества человек, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение уровня тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в целом по сельсовету неразрывно связано с эффективностью от реализации муниципальных программ.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках программы.

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Учитывая рост общего числа автомобилей также увеличиться и вследствие чего прогнозируется негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Раздел 4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения

доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает строительство дорог и парковок, а также установка дорожных знаков и нанесение разметки

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

	Наименование мероприятия	Описание проекта	Реконструкция, проектирование или строительство	Затраты на реализацию проекта (млн.руб)	Срок реализации проекта	Предполагаемый источник финансирования
1	Автомобильная дорога	На территории с.Фитиж ул.Лебедевка 2,8	Капитальный ремонт	16.8	2017	Бюджет МО, областной бюджет
2	Автомобильная дорога	по территории д.Кочановка 0.9 км	строительство	17.1	2018	Бюджет МО, областной бюджет
3	Автомобильная дорога	по территории с. Глиница 2.9 км	строительство	55	2019	Бюджет МО, областной бюджет
4	Автомобильная дорога	по территории с.Фитиж 0,6км Ул.Околица	строительство	11	2020	Бюджет МО, областной бюджет
5	Дорожные знаки	По территории сельсовета	приобретение	0,8	2016-2025г	Бюджет МО, районный бюджет
6	Дорожные знаки	По территории сельсовета	установка	0,6	2016-2025г	Бюджет МО, районный бюджет
7	Дорожные разметки	По автомобильным дорогам Селекционног	Приобретение материалов, разметка	1,2	2016-2025г	Бюджет МО, районный бюджет

		о сельсовета				
8	Парковочные места	Около здания школ В п.Селекционный д.Шерекино	Обустройство, оборудование	1,5	2025-2034 г.	Бюджет МО, районный бюджет

Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Финансирование Программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального бюджета и внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов. Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, ежегодно уточняются с учетом их возможностей и достигнутых соглашений.

Общий объем финансирования по Программе составляет всего – 104,0 млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2016 - 2034 годы будет производиться ежегодно, по мере уточнения утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

1. Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком Программы ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

2. Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

3. Оценка осуществляется по следующим критериям:

3.1. Достижение запланированных значений целевых показателей.

Степень достижения запланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (I_i) проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период ($I_{\text{факт}}$) с его плановым значением ($I_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$I_i = \frac{I_{\text{факт}}}{I_{\text{план}}},$$

где:

I_i – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

$I_{\text{факт}}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$I_{\text{план}}$ – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение I_i превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (И) рассчитывается по формуле:

$$I = \frac{\sum I_i}{N},$$

где:

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

$\sum I_i$ – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

3.2. Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

$$\Phi = \frac{\Phi_{\text{факт}}}{\Phi_{\text{план}}},$$

где:

Φ – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$\Phi_{\text{факт}}$ – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$\Phi_{\text{план}}$ – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (M_j) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия ($M_{\text{факт}}$) к его запланированному значению ($M_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$M_j = \frac{M_{\text{факт}}}{M_{\text{план}}},$$

где:

M_j – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

$M_{\text{факт}}$ – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

$M_{\text{план}}$ – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (M) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \frac{\sum M_j}{K}$$

где:

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

$\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

4. При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

$$\text{Э} = \frac{\text{М}}{\text{Ф}}$$

где:

Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

5. Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

$$\text{П} = \text{И} \times \text{Э}$$

где:

П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы
в
отчетном периоде.

6. Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Селекционный сельсовет Льговского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.